Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13597**

18. Wahlperiode 19.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/13457 –

Fluggastrechte in Deutschland im Jahr 2017

Vorbemerkung der Fragesteller

An deutschen Flughäfen kommt es immer wieder zu Verspätungen und Ausfällen von Flügen. Leidtragende sind Touristinnen und Touristen sowie Geschäftsreisende, da Termine nicht eingehalten werden können oder auch der rechtzeitige Start in den Jahresurlaub gefährdet ist. Insbesondere bei Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft, kam es in den Jahren 2016 und 2017 zu massiven Verspätungen und Flugausfällen.

Am 15. August 2017 hat Air Berlin die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung beantragt. Die wirtschaftliche Situation der Air Berlin ist aber schon seit mehreren Jahren ausgesprochen schwierig. Air Berlin hatte schon am 1. Juni 2017 eine Voranfrage auf Landesbürgschaften beim Land Berlin und Nordrhein-Westfalen gestellt, diese Voranfrage aber schon nach wenigen Tagen überraschend zurückgezogen. Trotzdem hat der Bund jetzt über die KfW einen Überbrückungskredit in Höhe von 150 Mio. Euro gewährt. Ziel sei es, einen geordneten Übergang des Unternehmens oder von Teilen des Unternehmens zu gewährleisten. Die beihilferechtliche Prüfung des Überbrückungskredits bei der Europäischen Kommission ist eingeleitet.

1. Wie viele Flugzeuge landeten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2012 und 2017 verspätet auf deutschen Flughäfen (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

2. Wie viele dieser Flüge waren nach Kenntnis der Bundesregierung mehr als drei Stunden, mehr als fünf Stunden, mehr als neun Stunden bzw. mehr als zwölf Stunden verspätet?

3. Wie viele Flugzeuge starteten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2012 und 2017 verspätet von deutschen Flughäfen (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Wie viele von deutschen Flughäfen ausgehend geplante Flüge sind in den Jahren von 2012 bis 2017 nach Kenntnis der Bunderegierung ausgefallen?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 2 bis 5 der Kleinen Anfrage „Fluggastrechte in Deutschland“, Bundestagsdrucksache 18/8585, und zu den Fragen 1 bis 3 der Kleinen Anfrage „Sieben Jahre Fluggastrechte – Stand von Um- und Durchsetzung der Fluggastrechte-Verordnung“, Bundestagsdrucksache 17/9295, verwiesen.

5. Wie viele Passagiere waren nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2012 bis 2017 von den in den Fragen 1 bis 4 genannten vorkommenden Ereignissen betroffen?

   a) Wie viele Passagiere davon hatten nach Kenntnis der Bundesregierung Anspruch auf eine Entschädigung vonseiten der Airline?

   b) Wie viele Passagiere haben nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich eine Entschädigung erhalten oder versucht, eine solche auf gerichtlichem Weg durchzusetzen?

   c) Wie viele Passagiere davon hätten nach Kenntnis der Bundesregierung Anspruch auf eine Entschädigung bei Zugrundelegen der vorgesehenen Entschädigungsregelungen des Vorschlags der Europäischen Kommission?

   d) Wie viele Passagiere davon haben nach Kenntnis der Bundesregierung ihre Ansprüche gegenüber den Fluggesellschaften im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens der söp_Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. geltend gemacht, und in wie vielen Fällen wurden sie daraufhin entschädigt (bitte ohne Verweise in einer Tabelle aufführen)?

   e) Wie viele Passagiere davon haben nach Kenntnis der Bundesregierung über Rechtsdienstleister wie die Flightright GmbH ihre Entschädigungsrechte gegenüber Fluggesellschaften geltend gemacht, und in wie vielen Fällen wurden sie daraufhin entschädigt (bitte ohne Verweise in einer Tabelle aufführen)?

   f) Wie viele Anerkenntnisurteile, bei denen Fluggesellschaften beteiligt waren, sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2012 bis 2017 an deutschen Gerichten ergangen?

Die Fragen 5 bis 5f werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zahl der bei der privatrechtlichen Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp) eingegangenen Schlichtungsanträge, die Schlichtungsquote sowie weitere Informationen zur Schlichtung im Luftverkehr veröffentlicht die söp in ihren Jahresberichten. Diese sind im Internet abrufbar (https://soep-online.de/presse.html).

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welche personelle Ausstattung hat das für Verbraucherbeschwerden angelegte Referat beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA), und welche Aufgabenbereiche werden dort bearbeitet?

Im LBA sind für den Aufgabenbereich „Nationale Durchsetzungs- und Beschwerdestelle gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004“ sieben Vollzeit-Dienstposten eingerichtet worden.

7. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden in den Jahren von 2012 bis 2017 beim LBA durchgeführt (bitte nach Jahr und Airline aufschlüsseln)?

In den Jahren 2012 bis 2017 (Stand: 1. September 2017) hat das LBA 6 364 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

Eine Aufschlüsselung nach einzelnen Luftfahrtunternehmen erfolgt – wie in der Vergangenheit auch – nicht. Eine explizite Nennung der betroffenen Unternehmen bedarf einer entsprechenden Rechtsgrundlage, da die Veröffentlichung der Daten einen Eingriff in die wirtschaftliche Tätigkeit des Unternehmens darstellen würde.

Tabelle 1: Anzahl eingegangener Fluggastanzeigen, unterteilt nach Jahr des Anzeigeeingangs und Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Jahr	Deutsche Luftfahrt-unternehmen	Europäische Luftfahrt-unternehmen	Drittstaaten Luftfahrt-unternehmen	Gesamt-ergebnis
2014	229	397	297	923
2015	235	480	296	1011
2016	212	135	56	403
2017	46	7	12	65

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/2303 und aus Frage 8 der Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

a) In wie vielen Fällen wurde ein Ordnungsgeld verhängt (bitte aufschlüsseln nach Nationalität der Fluggesellschaft, Airline, Jahr und Grund im Einzelnen)?

In den Jahren 2016 bis 2017 wurden 395 Bußgeldbescheide erlassen (Stand: 1. September 2017).

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 8a auf Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Tabelle 2: Anzahl erlassener Bußgeldbescheide, unterteilt nach Jahr des Erlasses des Bußgeldbescheides und Herkunft des Luftfahrtunternehmens

Jahr	Deutsche Luftfahrt-unternehmen	Europäische Luftfahrt-unternehmen	Drittstaaten Luftfahrt-unternehmen	Gesamt-ergebnis
2016	14	28	26	68
2017	313	10	4	327

Tabelle 3: Anzahl erlassener Bußgeldbescheide, unterteilt nach Jahr des Erlasses des Bußgeldbescheides und Ereignis

Jahr	Verspätung	Annullierung	Nicht-beförderung	Informations-pflicht	Gesamt-ergebnis
2016	33	26	3	6	68
2017	117	155	45	10	327

b) Welche Höhe hatte das durchschnittlich verhängte Ordnungsgeld (bitte nach Jahren von 2012 bis 2017 aufschlüsseln)?

Die Höhe des durchschnittlich verhängten Bußgeldes in den jeweiligen Jahren 2012 bis 2017 ist Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Höhe des durchschnittlichen verhängten Bußgeldes, unterteilt nach Jahr des Erlasses

Jahr	Summe
2012	€ 1.602
2013	€ 1.583
2014	€ 1.577
2015	€ 3.455
2016	€ 2.257
2017	€ 7.330

c) In welchen fünf Fällen war das verhängte Ordnungsgeld im Jahr 2016 und im ersten Halbjahr 2017 am höchsten, was waren jeweils die Gründe und wie hoch war die jeweilige Höhe des verhängten Ordnungsgeldes?

Den fünf Fällen mit dem 2016/im ersten Halbjahr 2017 am höchsten verhängten Bußgeld lag jeweils die Nichterbringung der Ausgleichszahlung im Falle der großen Ankunftsverspätung zugrunde. Das Bußgeld betrug in diesen Fällen jeweils 8 000 Euro.

d) Wie viele Beschwerden und wie viele Anzeigen in Bezug auf entfallene und verspätete Flüge sind in den Jahren von 2012 bis 2017 beim LBA eingegangen (bitte nach Airline aufschlüsseln)?

Im Zeitraum von 2012 bis 2017 sind 18 715 Anzeigen in Bezug auf verspätete und annullierte Flüge beim LBA eingegangen. Die Verteilung der Anzeigen auf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

die Ereignisse Verspätung und Annullierung ist der nachfolgenden Tabelle 5 zu entnehmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 8d auf Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

Tabelle 5: Anzahl der bezogen auf die Ereignisse Verspätung und Annullierung eingegangenen Fluggastanzeigen, unterteilt nach Jahr des Anzeigeeingangs

Ereignis	2016	2017
Verspätung	1651	947
Annullierung	1202	753

e) Wie viele Bußgeldbescheide des LBA wurden zwischen 2012 und 2017 nach Einspruch zurückgenommen (bitte einzeln nach Jahr, Grund und Airline auflisten)?

Von den zwischen 2012 und 2017 erlassenen Bußgeldbescheiden sind 75 Bußgeldbescheide nach Einspruch zurückgenommen worden. Die Verteilung dieser zurückgenommenen Bußgeldbescheide auf die einzelnen Ereignisse (Annullierung, Nichtbeförderung, Verspätung, Herabstufung) ist der folgenden Tabelle 6 zu entnehmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 8e auf Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

Tabelle 6: Anzahl der aufgrund von Einsprüchen zurückgenommenen Bußgeldbescheide unterteilt nach Jahr des Erlasses des Bußgeldbescheides und Ereignis

Ereignis	2016	2017
Annullierung	1	
Nichtbeförderung	2	
Verspätung	3	
Herabstufung		
Gesamt	6	0

8. Auf welche konkreten Belege stützt die Bundesregierung ihre Antwort zu Frage 9 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/8585, dass in den letzten Jahren eine Verbesserung der Informationen der Fluggäste durch die Luftfahrtunternehmen erreicht wurde?

a) Wie viele „Vor-Ort-Kontrollen“ hat das LBA seit 2012 an deutschen Flughäfen durchgeführt, und wie wird der Kontrollzyklus festgelegt (bitte nach Ort und Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 und 8a werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 2012 wurden insgesamt 252 Vor-Ort-Kontrollen an deutschen Flughäfen durchgeführt. Der jeweilige Kontrollzyklus beruht auf einem Jahresarbeitsplan. Nach anfänglich häufig festgestellten Defiziten werden mittlerweile nur noch ausnahmsweise die erforderlichen Informationen gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nicht oder nicht richtig erteilt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Die Verteilung der Vor-Ort-Kontrollen auf die jeweiligen Jahre und Flughäfen ist der folgenden Tabelle 7 zu entnehmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 10a auf Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

Tabelle 7: Anzahl durchgeführter Vor-Ort-Kontrollen unterteilt nach Jahr und Ort

Jahr	Flughafen	
2016	München (MUC)	16
2017	Weeze (NRN)	1
	Saarbrücken (SCN)	4
	Düsseldorf (DUS)	27
	Frankfurt (FRA)	25

b) Welche und wie viele Mängel wurden bezüglich fehlender Informationen (Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004) und fehlender Betreuungsleistungen (Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004) festgestellt (bitte nach Ort, Art des Mangels und Jahr aufschlüsseln)?

Die festgestellten Mängel im Rahmen der Vor-Ort-Kontrollen bezüglich fehlender Informationen bezogen sich auf das Nichtvorhandensein oder eine falsche Form der rechtlich vorgegebenen Informationen. Eine genauere Statistik zur Ausprägung der festgestellten Mängel gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 führt das LBA nicht.

Fehlende Betreuungsleistungen gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wurden im Rahmen dieser Vor-Ort-Kontrollen nicht festgestellt.

c) Welche Konsequenzen zog das LBA aus den festgestellten Mängeln?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 10c auf Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

9. Warum ist aus Sicht der Bundesregierung eine Zusammenarbeit zwischen der söp und dem LBA nicht sinnvoll?

Dem LBA ist das Durchsetzungs- und Beschwerdeverfahren nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 übertragen. Es nimmt gewerberechtliche Kontrollaufgaben mit den Mitteln des Ordnungswidrigkeitenrechts wahr.

Davon zu unterscheiden ist die Geltendmachung zivilrechtlicher Ausgleichsansprüche nach der genannten Verordnung. Diese werden von der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp) auf Antrag von Fluggästen geschlichtet, sofern nicht ausnahmsweise das Bundesamt für Justiz zuständig ist. Ziel der Schlichtung ist es, eine zivilgerichtliche Auseinandersetzung der betroffenen privaten Parteien zu vermeiden.

Da im Durchsetzungs- und Schlichtungsverfahren einerseits öffentliche und andererseits private Zwecke verfolgt werden, kommt eine Zusammenarbeit nicht in Betracht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. In wie vielen Fällen haben sich Fluggäste nach Kenntnis der Bundesregierung an die behördliche Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz gewandt?

Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr am 1. November 2013 sind bis zum 31. Juli 2017 insgesamt 5 496 Schlichtungsanträge bei der Behördlichen Schlichtungsstelle beim Bundesamt für Justiz eingegangen.

Tabelle 8: Anzahl eingegangener Schlichtungsanträge, unterteilt nach Jahr des Anzeigeeingangs

Jahr	Schlichtungsanträge
2016	1791
2017	1075

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 18/8585 verwiesen.

11. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Zeitplan für die Novellierung der Fluggastrechte auf europäischer Ebene aus?

Die Europäische Kommission hat im März 2013 einen Vorschlag für die Überarbeitung der Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgelegt. Das Europäische Parlament hat am 5. Februar 2014 eine Stellungnahme abgegeben. Zuletzt hatte die lettische Präsidentschaft auf dem TTE-Rat am 11. Juni 2015 einen Sachstandsbericht vorgelegt. Seitdem wurden die Verhandlungen nicht fortgeführt. Ob und wann die Verhandlungen im Rat fortgesetzt werden, obliegt der Entscheidung der jeweiligen Präsidentschaft.

12. Wie viele Fluggesellschaften haben ihren Sitz innerhalb der Europäischen Union (bitte nach Fluggesellschaft und Land des Unternehmenssitzes aufschlüsseln), und wie viele Fluggesellschaften, die ihren Sitz in der Europäischen Union hatten, haben seit 1990 Insolvenz angemeldet?

a) Welche finanziellen Folgen hatten diese Insolvenzen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils für Kundinnen und Kunden sowie für andere Gläubigerinnen und Gläubiger?

b) Wie bewertet die Bundesregierung diese finanziellen Folgen für Kundinnen und Kunden sowie andere Gläubigerinnen und Gläubiger?

Die Fragen 12 bis 12b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der Anzahl der europäischen Luftfahrtunternehmen und der Insolvenzen deutscher/europäischer Luftfahrtunternehmen und der finanziellen Folgen einer Insolvenz für Kunden und Gläubiger nimmt die Bundesregierung keine Erhebungen vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. a) Welche Folgen hat das Insolvenzverfahren nach Ansicht der Bundesregierung für Kundinnen und Kunden, die einen Flug ab November 2017 oder später gebucht haben?

    b) Welche Folgen hat das Insolvenzverfahren für die Fluggastrechte der Kundinnen und Kunden der Air Berlin?

    c) Wie begründet die Bundesregierung die Ungleichbehandlung von Kundinnen und Kunden nach Eröffnung des Insolvenzverfahrens, je nachdem, ob ihr Flug in den Zeitraum während oder nach Auslaufen des Bundeskredits fällt?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass Air Berlin weiterhin Flugtickets verkauft, obwohl nicht gesichert ist, dass nach Auslaufen des Kredits diese Beförderungsleistung tatsächlich erbracht werden kann?

Die Fragen 13a bis 13c und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dabei wird unterstellt, dass bei Frage 13a das Insolvenzverfahren von Air Berlin gemeint ist.

Die Folgen und das Verfahren der Insolvenz richten sich nach den Vorgaben der Insolvenzordnung.

15. a) Wie bewertet die Bundesregierung eine gesetzliche Verpflichtung auf nationaler beziehungsweise europäischer Ebene von Fluggesellschaften, sich für den Insolvenzfall abzusichern?

    b) Hat sich die Bundesregierung im Rat dafür eingesetzt, eine verpflichtende Insolvenzabsicherung der Fluggesellschaften im Rahmen der Fluggastrechteverordnung europäisch zu verankern?

    Wie ist der aktuelle Diskussionsstand dazu nach Kenntnis der Bundesregierung, und inwiefern wird sich die Bundesregierung künftig für eine verpflichtende Insolvenzabsicherung einsetzen?

16. Wie begründet die Bundesregierung die Ungleichbehandlung von Fluggästen, je nachdem, ob sie über einen Pauschalreiseanbieter oder direkt bei einer Fluggesellschaft den Flug gebucht haben?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung teilt zur Frage einer verpflichtenden Insolvenzabsicherung grundsätzlich die von der europäischen Kommission in ihrer Mitteilung vom 18. März 2013 „Schutz der Fluggäste bei Insolvenz des Luftfahrtunternehmens“ [COM(2013) 129 final] dargestellte Haltung, dass der Schutz von Fluggästen, deren Luftbeförderung nicht Teil einer Pauschalreise ist, verbessert werden kann. Die Lösung sah die Europäische Kommission allerdings nicht in der Einführung einer dem Pauschalreiserecht vergleichbaren Insolvenzsicherung.

Die Europäische Kommission hat sich dafür ausgesprochen, zunächst die bestehenden unionsrechtlichen Zulassungs- und Aufsichtsregelungen effektiver anzuwenden. Hintergrund ist, dass Fluggäste im Gegensatz zu Pauschalreisenden vor Insolvenzen bereits nach geltendem Recht dadurch besser geschützt sind, dass die Solvenz eines Luftfahrtunternehmens staatlicher Kontrolle unterliegt, weil nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die Erteilung und das Fortbestehen der Betriebsgenehmigung für das Luftfahrtunternehmen von ihr abhängt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333